

BUGA 2025 Rostock

Planungswettbewerb für den Teilbereich Fährberg

EU-weites Verhandlungsverfahren gemäß § 17 VgV mit vorgelagertem einphasigen nichtoffenen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb mit Ideenteil gemäß § 3 Abs. 3 RPW 2013 und EU-weitem Bewerbungsverfahren



Luftbildaufnahmen (c) HRO_Ben Pötke - Agentur Janmaat

Ausloberin

Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Der Oberbürgermeister
vertreten durch den Fachbereich BUGA
Warnowufer 65
18057 Rostock
Tel.: +49 381 381-2925
E-Mail: buga@rostock.de
Web: www.rostock.de/buga2025

Verfahrensbetreuung / Wettbewerbsmanagement

Niemann + Steege
Gesellschaft für Stadtentwicklung Stadtplanung Städtebau Städtebaurecht mbH
Wasserstraße 1
40213 Düsseldorf
Tel.: 0211-863 25 20
Fax: 0211-863 25 210
E-Mail: mail@niemann-steege.de
Web: www.niemann-steege.de

Preisrichter:innen (fachlich) (alphabetisch)

Dipl.- Ing. Barbara Hass | Hass + Briese Bürogemeinschaft freier Architekten, Rostock

Dipl.-Ing. Gabriele Pütz | gruppe F, Berlin

Prof. Dr. Ing. Caroline Rolka | Landesamt für Kultur und Denkmalpflege MV, Schwerin

Dipl.- Ing. Bernhard Schwarz | sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin/Frankfurt a.M.

Prof. Dipl.-Ing. J. Miller Stevens | Stadt Land Fluss – Büro für Städtebau und Stadtplanung, Berlin und Vertreter des Gestaltungsbeirats der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Dipl.-Ing. Thomas Wirth | arc.grün - Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, Kitzingen

Stellvertretung (alphabetisch)

Dipl.-Ing. Diana Albert | Architekturbüro Albert + Baier, Rostock

(Prof. Anna Lundquist | Brandenburgische Technische Universität Cottbus – Senftenberg / Man Made Land, Berlin – entschuldigt)

Preisrichter:innen (sachlich) (alphabetisch)

Marina Dettmann | Abteilungsleiterin Abt. Planung und Naturschutz im Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen

Gerald Jungjohann | Vizepräsident des Bundesverband Garten- Landschafts- und Sportplatzbau e.V. - Ressort: Landschaftsgärtnerische Fachgebiete, Bad Honnef

Dr. Johannes Kalbe | stellvertretender Vorsitzender des BUGA-Ausschusses

Georg von Maltzan | stellvertretender Vorsitzender des Ortsbeirats Gehlsdorf, Hinrichsdorf, Krummendorf, Nienhagen, Peez, Stuthof, Jürgeshof

Holger Matthäus | Senator für Infrastruktur, Umwelt und Bau Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Stellvertretung (alphabetisch)

Andrea Krönert | Vorsitzende des Ausschusses für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung

1. Preis



Planorama Landschaftsarchitektur Maik Böhmer, Berlin

Arbeit 1004

Planorama Landschaftsarchitektur Maik Böhmer, Berlin

Freianlagenplanung:

Planorama Landschaftsarchitektur Maik Böhmer, Berlin

(Maik Böhmer, Mareen Leek, Piroska Szabo, Natasha Varga-Papp, Fabian Karle, Sognan Lui)

Gebäudeplanung:

Heinemeyer Hussmann Beck, Berlin

(Herbert Hussmann, Sebastian Heinemeyer, Yegor Artyukh, Justus Dietz)

Verkehrsplanung:

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Dresden

(Thomas Flügge, Peter Buch, Annegret Unger)

Ingenieurbauwerke Wasserbau:

Planungsbüro Koenzen – Wasser + Landschaft, Hilden

(Uwe Koenzen)

Tragwerksplanung:

KRONE Ingenieure GmbH, Berlin

(Martin Meier)

Technische Anlagen:

ECOPLAN GMBH, Berlin

(Christoph Mojen)

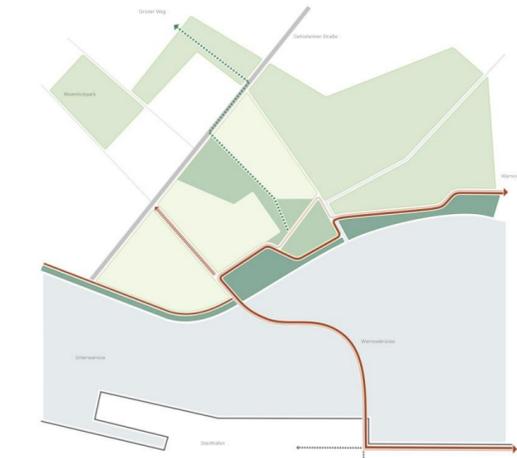




Perspektive Vorplatz Warnowbrücke



Perspektive Stadtstrand



ÜBERGEORDNETE EINBINDUNG



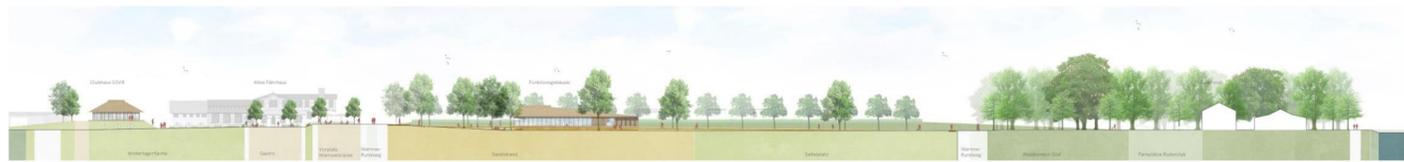
TELBEREICHE ENTWURFSBEREICH



ERSCHLIEßUNG



NUTZUNGEN



Längsschnitt 1:500

Im Rahmen der Durchführung der Bundesgartenschau 2025 nutzt die Stadt Rostock das Potential, konzentriert ein umfassendes Entwicklungskonzept für die Innenstadt rund um die Innenstadt umzusetzen. Die Außenstadtbereiche in der Innenstadt sind dadurch exponiert gestiegen. Der Lebens-, Tourismus- und Wirtschaftsstandort Rostock wird weiter an Attraktivität gewinnen. Wichtig bestehende Grün- und Erholungsstrukturen in der Stadt werden gestärkt und besser miteinander vernetzt, städtebauliche Missstände werden beseitigt und das alltägliche Leben in der Stadt wird attraktiver gestaltet. Der Bezug zum Wasser wird als bedeutende Standortvorteil noch stärker anvisiert. Im Teilbereich Strand werden die Bereiche 'neues und altes' von und auf die neue Warnowbrücke bezogen. Das schon bestehende Sport- und Freizeitangebot wird verstärkt vernetzt und mit weiteren Angeboten für Erholung und Entspannung angereichert.

Gesamtkonzept

Wichtige vernetzte Mittelachsen durch den Bau der Brücke werden Flächenbereiche neu geordnet und Wegebeziehungen verlagert. Dadurch werden Flächenbereiche frei, die neu konzipiert werden können. Insgesamt wird eine stark Grün betonte Baukonzeption entwickelt, die sehr verantwortungsvoll mit dem Landschaftsraum umgeht, historische Spuren würdigt und das vorhandene Vernetzen stärkt und anregt. Die Warnowbrücke erhält einen erhöhten Vorplatz mit gegenüberliegenden Panoramafreiheit. Im Übersichtsraum an bisherigen Warnowweg entsteht eine hochwertige öffentliche Freifläche mit Strand und Zugang zum Wasser. Ein durchgängiges Uferwegkonzept verbindet schlagend alle Durchquerer und bildet insbesondere Fuß- und Radwege. Die Klingeranlage wird punktuell angereichert und erhält attraktive Eingangs- und Gemeinschaftsflächen. Sitzplätze werden neu geordnet. Die Waldbereiche behalten ihren Charakter und werden mit einem schlagigen Wegenetz angereichert und weiterentwickelt. Freizeitangebote werden modernisiert.

Vorplatz Warnowbrücke und Straße Fährberg

Über den beidseitig von Lindenreihen geframten Hohlweg des Fährbergs gelangt man besser zum Vorplatz der neuen Brücke. Die Fährbergschneise des Fährbergs werden neu hergestellt. Dazu wird das historische Fußsteigprofil aufgenommen und wieder neu verlegt. In einer Teilfläche für den Fuß- und Radverkehr werden die Sandbereiche nachträglich geräumt so das gut begehbare und benutzbare Oberflächen entstehen. Fugen können bei Bedarf gebunden ausgeführt werden. Ein einheitlicher historischer Belag erhält den räumlichen Charakter des Ortes. Die Linden bleiben erhalten, werden wo notwendig ergänzt und saniert. Sie spenden Schatten an heißen Sommertagen. Am neuen Vorplatz auf Brückeniveau präsentiert sich eine phänomenale Ansicht über das Wasser und auf die Altstadt. Durch den Rückbau von Anbauten am Alten Fährhaus kann die neue Platzfläche entstehen. Sie präsentiert sich nach allen Seiten luftig und offen, ganz dem Charakter des Ortes entsprechend. Grünanlagen und Bäume können den Charakter eines Biergartens und laden zum Verweilen ein. Die von Westen kommende Uferpromenade wird mit einer Randbegrenzung Weg mit der Platzfläche auf Brückeniveau barrierefrei vernetzt. Via-à-vis vom Vorplatz wird der Blick auf den neuen Strandbereich frei.

Neues Freizeitlokal

Durch die geringere Witterungsweg nach Norden die Gebäudenutzung kann der direkte Uferbereich und Übergang ins Wasser neu formuliert werden ohne dabei einen schlagigen Uferweg zu verlieren. Verlegungen und Parks direkt an der Uferkante werden zurückgenommen. Neben den notwendigen Grünflächen für die Sanierungs- und Sportnutzungen werden sehr natürlich wirkende Sandbereiche als alter Strand neu geschaffen, die einen direkten Zugang ins Wasser ermöglichen. Einzelne Sitzblöcke ergänzen das Bestehende und fügen sich in einen ganzheitlichen Charakter der Parks. Die neue Straße Warnowweg geht durch ihre rückwärtige Lage einfach weiter. Ein optional begleitendes Holzdeckel mit einzelnen Plattformen an wichtigen Punkten können die Aufenthaltsqualität entlang des Weges weiter steigern. Der Naturraum der Röhrichtzonen soll so wenig als möglich beeinträchtigt werden. Im Bereich notwendiger Öffnungen soll die Zone durch vorgelagerte schwebende Röhrichtzonen

ergänzt werden. Das neue Funktionsgebäude als Wassersport- und Schulungszentrum gliedert sich selbstverständlich im westlichen, von Altbauern überbauten Bereich, direkt an dem neuen Warnowweg an.

Altes Fährhaus

Die Flächen vor dem denkmalgeschützten Gebäude des Alten Fährhauses werden weiterhin neu geformt und erhalten gelassen. Die größte Fläche bleibt als grüner Rasen und eventuelle Sandbereiche bestehen. Die historische Struktur des Biergartens mit Bäumen, Hecken und Schrägen wird wieder hergestellt. Die neue Brückung führt zum Vorplatz und mit dem typischen Gitter- oder auch Kalksteinmörtel belagert. Eine neue Treppe erschließt den Zugang zu dem Niveau direkt in Gebäudetrakt. Der Neubau für den See- und Segelportieren liegt sich ganz selbstverständlich in das Gitter der bestehenden Gebäude und setzt einen zeitgemäßen Akzent unter Würdigung historischer Maßstäbe. Die notwendigen Höhenunterschiede am Neubau werden durch grüne Böschungen überbrückt. Die Bereich südlich des Fährhauses wird als eventuelle mit eigenem Gehört Charakter gelassen. Eine neue Wegebeziehung ermöglicht die Bedarfszufahrt über den Hof direkt zur Uferpromenade.

Waldbereiche und Klingeranlage

Der Charakter der Bereiche als Wald bleibt erhalten und wird gestärkt. Bäume werden wo erforderlich ergänzt und saniert. Der gesamte Bereich erhält ein neues und einheitlich durchgängiges Wegenetz, das auch die Eingänge zwischen beiden Teilen aufweicht und barrierefrei überwindet. Pasend zum Thema Wald werden zwei 'Lichtungen' belagert. Drei geschaffen, an denen ein angemessenes Spiel-, Sport- und Aufenthaltsangebot im Schatten der Bäume verankert wird. Die Eingangsfläche der Klingeranlage an der Galtshainer Straße werden zusätzlich aufgeräumt und laden die Gärten zu besuchen. Neue Flächen am Vereinshaus und für gemeinschaftliche Gärten stärken die soziale Komponente des Gartens, sorgen für Austausch und Teilhabe. Das Parken wird neu geordnet und soweit direkt an der Galtshainer Straße konzentriert.

Vegetation / Grünstrukturen

Bestandsbäume bleiben so weit als möglich erhalten und werden in die Neuplanung integriert. Die neuen Baum- und Gehölzparzellen im Gelände setzen sich aus klimatisch standortangepassten heimischen und nicht heimischen Arten zusammen, die mit sommerlicher Hitze und Trockenheit gut zurecht kommen. Ziel ist hier ein sehr gelichtetes und artreiches Spektrum, das viele pressensichere Aspekte wie Blüte und Blätterfärbung aber auch Naturerfahrung für Kinder bietet. Im Bereich des Alten Fährhauses sind neben neuen Baustoffen auch intensive Baumarten vorhanden. Der Uferhölzer- und Pfingstbaum soll dabei möglichst schonend bleiben und im angrenzenden und lockeren angepflanzt werden. Die Uferzonen werden wo erforderlich naturstufenform neu bepflanzt.

Anstufungskonzept

Die dauerhaft neu geschaffenen Wegestrukturen und Grünflächen bilden die Ausgangslage für temporäre befristete Schauplatzungen, thematische Gärten, Kulturerbe und Gastronomieangebote. Ziel ist es so wenig wie möglich temporäre und rückzubauenen Teillösungen zu generieren.

Barrierefreiheit

Alle Bereiche werden barrierefrei und stufenlos zugänglich für Mobilitätsgeschädigte gestaltet. Biele werden wo möglich niedrig, z.B. mit 3 cm Höhe ausgeführt, so dass an jeder beliebigen Stelle geparkt werden kann. Notwendige Stufen werden ausreichend kontrastreich hergestellt. Seniore Toiletten aus keramischen Elementen werden z.B. an Übergängen angeordnet.

Technische Infrastruktur

Alle notwendigen Versorgungs für Veranstaltungen auf den Plätzen wie Strom, Wasser und Abwasser werden bei Bedarf als überführbare Uferunterwerke in der Fläche verteilt angeordnet.

Beleuchtung

Die schmalen Wegeabschnitte der umlaufenden Ränder werden mit niedrigem Mastleuchten ausgeleuchtet. An den Straßen werden die Leuchten fuhrfahrtsbegleitend als Mastleuchte vorsetzt. Alle Hauptwegeabschnitte und Fahrbahnen werden homogen und sicher ausgeleuchtet. Die offenen Grünräume und Platzräume werden eher zurückhaltend beleuchtet, leicht abgedunkelt, zum Verweilen an warmen Sommerabenden. Hauptverkehrsabschnitte werden in Mastleuchten integriert um die Ansicht an Leuchtenständen so weit möglich zu verbessern. Auch durch Thema Lichtverschmutzung und Nachhaltigkeit soll Rechnung getragen werden.

Nachhaltigkeit

Dem Schutz und der Bewahrung bestehender Ökosysteme, von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen schon während der Planung und in der realisierten Umsetzung kommt höchste Bedeutung zu. Die Vermeidung von Eingriffen in hoch sensiblen Bereichen, der schonende Grünanbau, die Reduktion von Emissionen und die Einbettung von Strukturen liegen dabei bei. Zum Einsatz kommen nur nachhaltige Baustoffe aus ressourcenschonender Herstellung und nicht-automatisierter Arbeit. Wo möglich werden auch Materialien wieder verwendet oder Gebrauchsmaterial aus anderen Regionen verwendet. Ein aktives Baumanagement und eine Bodenbearbeitung vor Ort ist so möglich wenig Ab- und Anfall von Material führen. Wo zulässig und möglich sollen Recyclingbaustoffe zum Einsatz kommen oder vor Ort aufbereitet werden. Auch eine aktive Niederschlagswasserbewirtschaftung kann Regenwasser reduzieren. Die Leuchteleuchte wird auf den aktuellen energieeffizienten Standard modernisiert. Ziel ist die Reduktion energetischer Energie bei der Herstellung, ein möglichst geringer Materialverbrauch sowie möglichst langlebige Elemente des Ortes des Umwelts und der Pflege im angestrebten Lebenszyklus.

Neue Hochbauten

Das neue Clubhaus des See- und Segelportierens der Hansestadt Rostock e.V. wird im respektvollen Abstand zum benachbarten Alten Fährhaus positioniert. First- und Traufhöhe des Bestehenden werden in die Gebäudegeometrie überführt, die vertikal gegliederte Holzfassade greift den Rhythmus des Fachwerks auf. Im Alltag wird der Vereinssaal auf kurzem Weg von der Terrasse aus betreten. Zur südlich gelegenen Parkfläche führt sich ein weiches, barrierefrei gestaltetes Eingang. Die Vereinssaal öffnet sich großzügig zur vorgelagerten Terrasse und bietet durch die erhöhte Lage einen weiten Blick auf die Marina und die Rostocker Stadtsilhouette. Im rückwärtigen Bereich wird der Vereinssaal über eine große Dachterasse atmosphärisch beleuchtet. Die dazugehörigen Räume werden durch einen Verbundgang erschlossen, der Platz für eine großzügige Garderobe für Oben- und Unterebenen der Clubmitglieder bietet und darüber hinaus bei Wind und Sturm als Windfang dient. Das an Strand gelegene Funktionsgebäude ähnelt in Haptik und Erscheinung dem Clubhaus und erweitert durch die integrierte Bauteile gleichzeitig an ein im Sand liegendes Stück Treibholz. Die Schlingenterrassen lassen sich zum Strand hin öffnen, so dass die Übergänge zum Außenbereich fließend erscheinen. Die WC werden von außen erschlossen und stehen dem Strandbesuchern unabhängig von dem Öffnungsstatus zur Verfügung.

Durch die vertikale Positionierung liegen Clubhaus und Funktionsgebäude auf demselben Extremniveaus zu erwartenden Hochwasser. Die Gebäude werden in Hochwasserzeit im Raster 62,5 cm gestützt und weisen einen hohen Anteil an Vorkörper, bei geringem Materialverbrauch auf. In der warmen Jahreszeit minimieren die Dachüberstände den sommerlichen Wärmeeintrag. Zur Durchlüftung wird über die Oberkante im Dach ein Kanariefeld erzeugt. Im Winter unterstützt die bei stehende Sonne die mit Erdwärme betriebene Sole-Wasser-Wärmepumpe der Heizunganlage. Beide Gebäude werden in einfacher Bauweise auf einer Lage Gussbeton fast gegründet. Das im Inneren sichtbare Dachtragwerk weist Einwirkungen an das stehende Gut von Segelbooten.



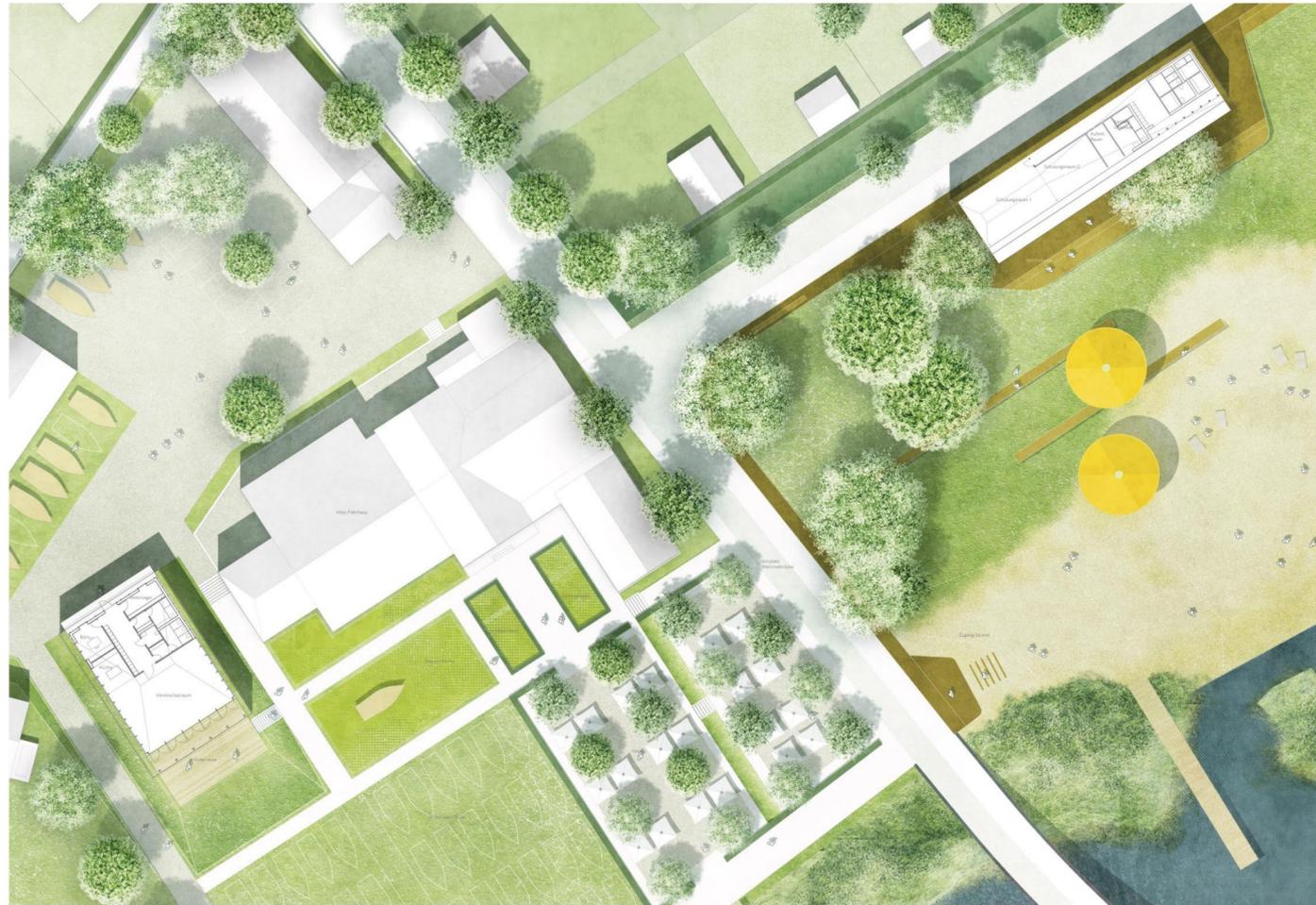
Verbleibungsansicht 1:500



Schnitt Waldgebiet Nord 1:500



Schnitt Waldgebiet Süd 1:500



Vertiefungsbereich mit Grundriss Architektur 1:200

QUERSCHNITT



Ansicht Süd - von der Marina 1:200



Ansicht West 1:200



Schnitt 1 1:200



Ansicht Ost - vom Alten Fährhaus 1:200



Ansicht Nord - vom Parkplatz 1:200



Schnitt 2 1:200

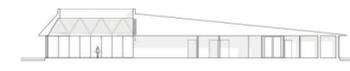
PUNKTPERSPEKTIVE



Ansicht Süd - vom Strand 1:200



Ansicht West 1:200



Schnitt 1 1:200



Ansicht Ost 1:200



Ansicht Nord - von der neuen Straße 1:200



Schnitt 2 1:200

Grundrisse, Schnitte, Ansichten Architektur 1:200



Querschnitt Altes Fährhaus 1:500



Querschnitt Stadtstrand 1:500

Beleuchtung

Die schnellen Wegebeziehungen der umlaufenden Ränder werden mit niedrigen Mastleuchten ausgeleuchtet. An den Straßen werden die Leuchten fahrbahnbegleitend als Mastleuchte verortet. Alle Hauptwegebeziehungen und Fahrbahnflächen werden normgerecht und sicher ausgeleuchtet. Die offenen Grünräume und Platzzentren verbleiben eher zurückhaltend beleuchtet, leicht abgedunkelt, zum Verweilen an lauen Sommerabenden. Inszenierende Beleuchtung wird in Mastleuchten integriert um die Anzahl an Leuchtenstandorten so weit möglich zu minimieren. Auch dem Thema Lichtverschmutzung und Nachhaltigkeit soll Rechnung getragen werden.

Nachhaltigkeit

Dem Schutz und der Bewahrung bestehender Ökosysteme, von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen schon während der Planung und in der baulichen Umsetzung kommt höchste Bedeutung zu. Die Vermeidung von Eingriffen in hoch sensiblen Bereichen, der schonende Geräteeinsatz, die Reduktion von Emissionen und die Einhaltung von Schonzeiten tragen dazu bei. Zum Einsatz kommen nur nachhaltige Baustoffe aus ressourcenschonender Herstellung und nicht ausbeuterischer Arbeit. Wo möglich werden auch Materialien wieder verwendet oder Gebrauchtmaterial aus anderen Regionen verbaut. Ein aktives Bodenmanagement und eine Bodenaufbereitung vor Ort soll zu möglichst wenig Ab- und Anfuhr von Material führen. Wo zulässig und möglich sollen Recyclingbaustoffe zum Einsatz kommen oder vor Ort aufbereitet werden. Auch eine aktive Niederschlagswasserbewirtschaftung kann Folgekosten reduzieren. Die Leuchtentechnik wird auf den aktuellen energiereduzierten Standard modernisiert. Ziel ist die Reduktion eingesetzter Energie bei der Herstellung, ein möglichst geringer Materialverbrauch sowie niedrige Folgekosten im Sinne des Unterhalts und der Pflege im angesetzten Lebenszyklus.

Neue Hochbauten

Das neue Clubhaus des See- und Segelsportverein der Hansestadt Rostock e.V wird im respektvollen Abstand zum benachbarten Alten Fährhaus positioniert. First- und Trauflinie des Bestands werden in die Gebäudegeometrie überführt; die vertikal gegliederte Holzfassade greift den Rhythmus des Fachwerks auf.

Im Alltag wird der Vereinsraum auf kurzem Weg von der Terrasse aus betreten. Zur nördlich gelegenen Parkfläche findet sich ein weiterer, barrierefrei gestalteter Eingang. Der Vereinsraum öffnet sich großflächig zur vorgelagerten Terrasse und bietet durch die erhöhte Lage einen weiten Blick auf die Marina und die Rostocker Stadtsilhouette. Im rückwärtigen Bereich wird der Vereinsraum über eine große Dachöffnung atmosphärisch beleuchtet. Die dienenden Räume werden durch einen Verbindungsgang erschlossen, der Platz für eine großzügige Garderobe für Ölzeug und Wertsachen der Clubmitgliedern bietet und darüber hinaus bei Wind und Sturm als Windfang dient.

Das am Strand gelegene Funktionsgebäude ähnelt in Haptik und Erscheinung dem Clubhaus und erinnert durch die langgestreckte Bauform gleichzeitig an ein im Sand liegendes Stück Treibholz. Die Schulungsräume lassen sich zum Strand hin öffnen, so dass die Übergänge zum Außenbereich fließend erscheinen. Die WCs werden von außen erschlossen und stehen den Strandbesuchern unabhängig von den Öffnungszeiten zur Verfügung.

Durch die erhöhte Positionierung liegen Clubhaus und Funktionsgebäude außerhalb des bei Extremereignissen zu erwartendem Hochwasser. Die Gebäude werden in Holzbauweise im Raster 62,5 cm geplant und weisen einen hohen Anteil an Vorfertigung, bei geringem Materialverschnitt auf. In der warmen Jahreszeit minimieren die Dachüberstände den sommerlichen Wärmeeintrag. Zur Durchlüftung wird über die Oberlichter im Dach ein Kamineffekt erzeugt. Im Winter unterstützt die tief stehende Sonne die mit Erdwärme betriebene Sole-Wasser-Wärmepumpe der Heizungsanlage. Beide Gebäude werden in einfacher Bauweise auf einer Lage Glasschotter flach gegründet. Das im Inneren sichtbare Dachtragwerke weckt Erinnerungen an das stehende Gut von Segelschiffen.

3.Preis

An architectural rendering of a lakeside park. In the foreground, there is a body of water with reeds and grasses. A paved path leads to a large, modern building with a brown facade and large glass windows. The building is surrounded by lush green trees. In the middle ground, several white silhouettes of people are shown in various poses, suggesting a recreational area. In the background, a bridge with tall, thin supports spans across the water. The sky is blue with some light clouds.

**BHF Bendfeldt Herrmann Franke Landschaftsarchitekten GmbH,
Schwerin**

Arbeit 1005

BHF Bendfeldt Herrmann Franke Landschaftsarchitekten GmbH, Schwerin

Freianlagenplanung:

BHF Bendfeldt Herrmann Franke

Landschaftsarchitekten GmbH, Schwerin

(Ulrich Franke, Juliane Wichtmann, Jnne Nörskau, Julia Zakharova)

Gebäudeplanung:

Gössler Kinz Kerber Schippmann Architekten

PartG mbB, Hamburg

(Daniel Kinz)

Verkehrsplanung:

MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für

Verkehrsbau GmbH, Rostock

(Markus Schrameyer)

Ingenieurbauwerke Wasserbau:

WTM Engineers GmbH, Hamburg

(Dr. Ulrich Jäppelt)

Tragwerksplanung:

WTM Engineers GmbH, Hamburg

(Dr. Ulrich Jäppelt)

Technische Anlagen:

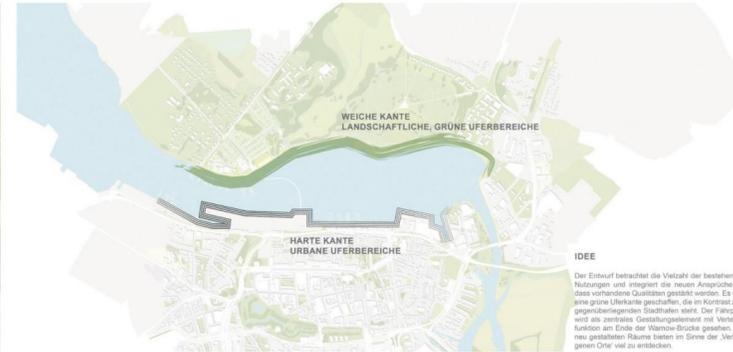
BBB Ingenieurbüro für Bauwerksdiagnose Bauphysik

Bauplanung GmbH, Schwerin

(Andrè Hundt)



PERSPEKTIVE FÄHRPLATZ



ÜBERGEORNETE IDEE

IDEE
 Der Entwurf betrachtet die Vielzahl der bestehenden Nutzungen und integriert die neuen Ansprüche so, dass vorhandene Qualitäten gestärkt werden. Es wird eine gute Uferkante geschaffen, die im Kontrast zum gegenüberliegenden Stadthalen steht. Der Fährplatz wird als zentrales Gestaltungselement mit Verkehrsfunktion am Ende der Warnow-Brücke gesehen. Die neu gestalteten Räume bieten im Sinne der 'Verborgenen Orte' viel zu entdecken.



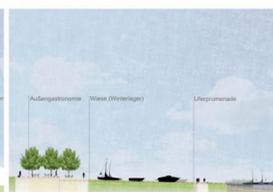
EINORDNUNG WARNOW-RUNDWEG M 1:5000



SCHNITT AA - NÖRDL. WALD INKL. SPIELBEREICH 1:500



SCHNITT BB' - SÜDL. WALD INKL. UFER 1:500



SCHNITT CC' - FÄHRHAUS UND VORPLATZ 1:500



SCHNITT DD' - SATTELPLATZ INKL. UFER 1:500



WEST-ANSICHT CLUBHAUS M 1:200



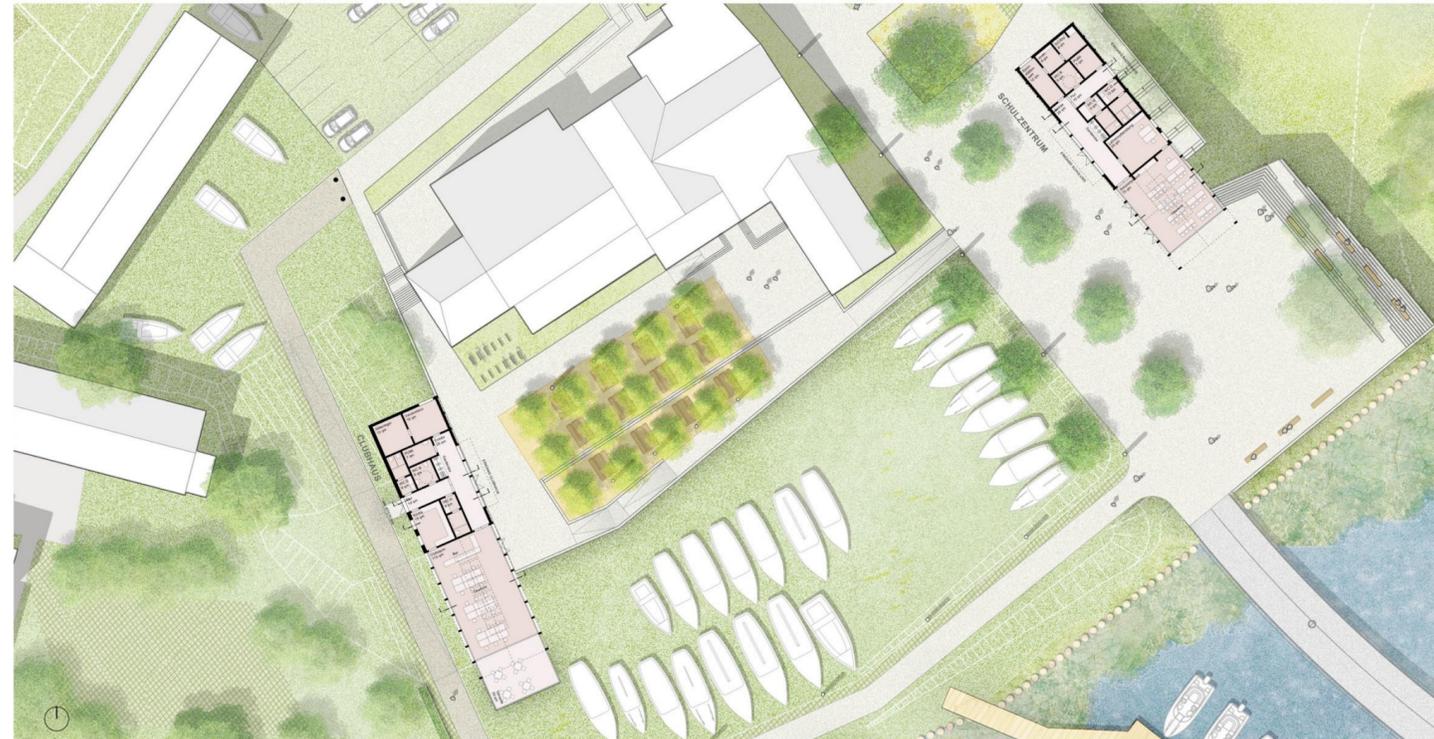
OST-ANSICHT CLUBHAUS M 1:200

**ALTES FÄHRHAUS,
NEUER ORT**

Der Neubau für den SVVR und das Funktionsgebäude greifen die Typologie der auf die Wasserfläche ausgehenden Bootshäuser auf und bilden zusammen mit dem historischen Altes Fährhaus ein markantes Ensemble. Zwischen den Neubauten spannt sich der Vorplatz der Warmenbrücke auf und leitet in den Außenbereich des Gasthauses über.

Als „große und kleine Schwester“ entworfen sind beide Neubauten ähnlich organisiert: Ein großer Saal mit Blick auf das Wasser, Küche und Vorbereitungsraum im direkten Anschluss, Erhol- und Sanitärräume mit Zugang von der Platzseite und von einer zweiten Seite für Anlieferung bzw. Bootabgabe eignen jeweils genau auf die Raumforderungen angepassten Grundriss.

Durch ihre prägnante Form und den Einsatz als Hochkomplexen mit gleich gefälligen Zirkularen schaffen die Neubauten eine neue Identität – einen wiedererkennbaren Ort mit eigenständigen Charakter.



NEUBAUTEN FAHRPLATZ UND ALTES FÄHRHAUS M 1:200



SNITTANSICHT #1 CLUBHAUS UND SCHULZENTRUM M 1:200



NORD-OST-ANSICHT SCHULZENTRUM M 1:200



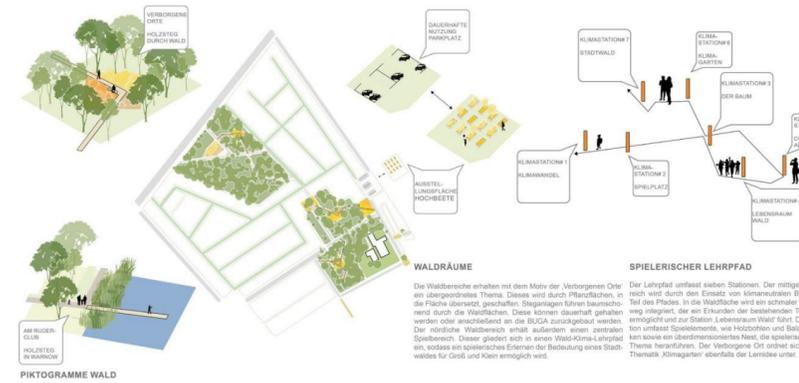
SÜD-WEST-ANSICHT SCHULZENTRUM M 1:200



SNITTANSICHT #2 CLUBHAUS UND SCHULZENTRUM M 1:200

Am Fährberg Teilbereich BUGA 2025 Rostock

1005



2. Rundgang

Arbeit 1001

Bruun & Möllers GmbH & Co. KG, Hamburg

Freianlagenplanung:

Bruun & Möllers GmbH & Co. KG, Hamburg

(Moritz Möllers, Alexandra Anton, Yen Nguyen, Philipp Hoß)

Gebäudeplanung:

**bof architekten, bucking, ostrop & flemming,
partnership mbb, Hamburg**

(Ole Flemming)

Verkehrsplanung:

IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder, Hamburg

(Carsten Diercks, Lisa Westphal)

Ingenieurbauwerke Wasserbau:

Ramboll Deutschland GmbH, Hamburg

(Peter Ruland)

Tragwerksplanung:

Ramboll Deutschland GmbH, Hamburg

(Peter Ruland)

Technische Anlagen:

M&S Beratende Ingenieure GMBH, Hamburg-Ulzburg

(Kai Themm)

Rostock Fährberg

KONZEPT

Die neue Brücke über die Uferpromenade wird die Stadt Rostock verändern. Neue Wegebeziehungen entstehen und ganze Stadtgebiete werden direkt an die Innenstadt angebunden. Neben den unmittelbaren Auswirkungen wird dies gerade am nördlichen und südlichen Warnowufer zu städtebaulichen Entwicklungen weit über die Maßnahmen der Bundesgartenschau 2025 hinaus führen.

Das Alte Fährhaus, was viele Jahre die Nahtstelle zwischen Gehlisdorf und Rostock darstellte, wird wieder zu dem, was es einst war: dem Ort, an dem die Besucher nun über die Brücke zu Fuß oder mit dem Fahrrad ankommen. Die Brücke verbindet dabei genau an jener Stelle zwei durch ihre Gegensätze so spannungsgeladene Räume – den Rostocker Stadthafen mit seinen hohen Kaimauern, den großen befestigten Flächen, der Stadtkulisse und den alten Speichern im Süden sowie dem grünen Fährberg mit dem Kleingärten, Wiesen, Schiff bestanden Ufern und dem pittoresken Fährhaus.

Ziel des Entwurfs ist es, diese Dramaturgie und Gegensätzlichkeit und vor allem die örtlichen Qualitäten am Fährberg aufrecht zu erhalten und zu stärken.

VORPLATZ WARNOWBRÜCKE

Der Warnowplatz wird als eigenständige Fläche von der Brücke abgegrenzt. Dies eröffnet besondere Perspektiven auf die Stadtsilhouette und die Brücke selbst. Darüber hinaus gliedert sich der Platz in die natürliche Sporgasse des Ufers ein. Durch das angelegte Funktionsgebäude verändern sich Nutzung und Freiraum zu einem lebendigen Mikrokosmos. Während die vorhandenen Gebäude den Platz rahmen, erzeugt ein lockere Misch aus Außenräumen einen eigenen Raum, Aufenthaltsqualität und Atmosphäre. Die Räume verbinden dabei gleichzeitig Bereiche Stadt, Landschaft und Garten im Bereich der Kleingartenkolonie. Die vordere Spitze des Platzes ist als Inselbereich ausgebildet, das zum Straßenniveau und gleichzeitig zum Strand hin den hölzernen Stegen vermischt.

Erkang des Ufers an beiden Enden werden notwendige Stege ergänzt, die durch einen Schiffsanleger auf die Warnow führen. An der Mündung des Hochgrabens erfolgt ein Anliegerplatz für den öffentlichen Verkehr – ein zentraler und gemeinsamer Ort mit Blick auf die Warnow.

STRASSE FÄHRBERG

Die Lindenallee bleibt erhalten. Um der Fährberg ihren heutigen Charakter wieder zu geben und gleichzeitig die Funktionalität für den Radverkehr, aber auch den Autoverkehr etc. zu gewähren, wird mit dem Materialien gearbeitet. Die Fährberg wird mit geeigneten Materialien umhüllt. Mit einer stabilen Fuge entsteht eine Ebene und gut befahrbare Fläche. Für den Kran oder aber auch Anlieger bzw. Gäste der Regatten werden zwei Bänder aus Gitterrost entworfen, die auf die Stadtkulisse von Kran und PKW angepasst sind. Somit bleibt der Charakter eines Fußwegs bestehen und das wesentliche Material heißt Asphalt. Der Gehweg erhält einen schmalen Streifen beidseitig aus befestigten Feldsteinen und ein Gitterrost aus Betonpflasterfarbe des Fährbergs, um die Bewegungsfreiheit zu gewährleisten.

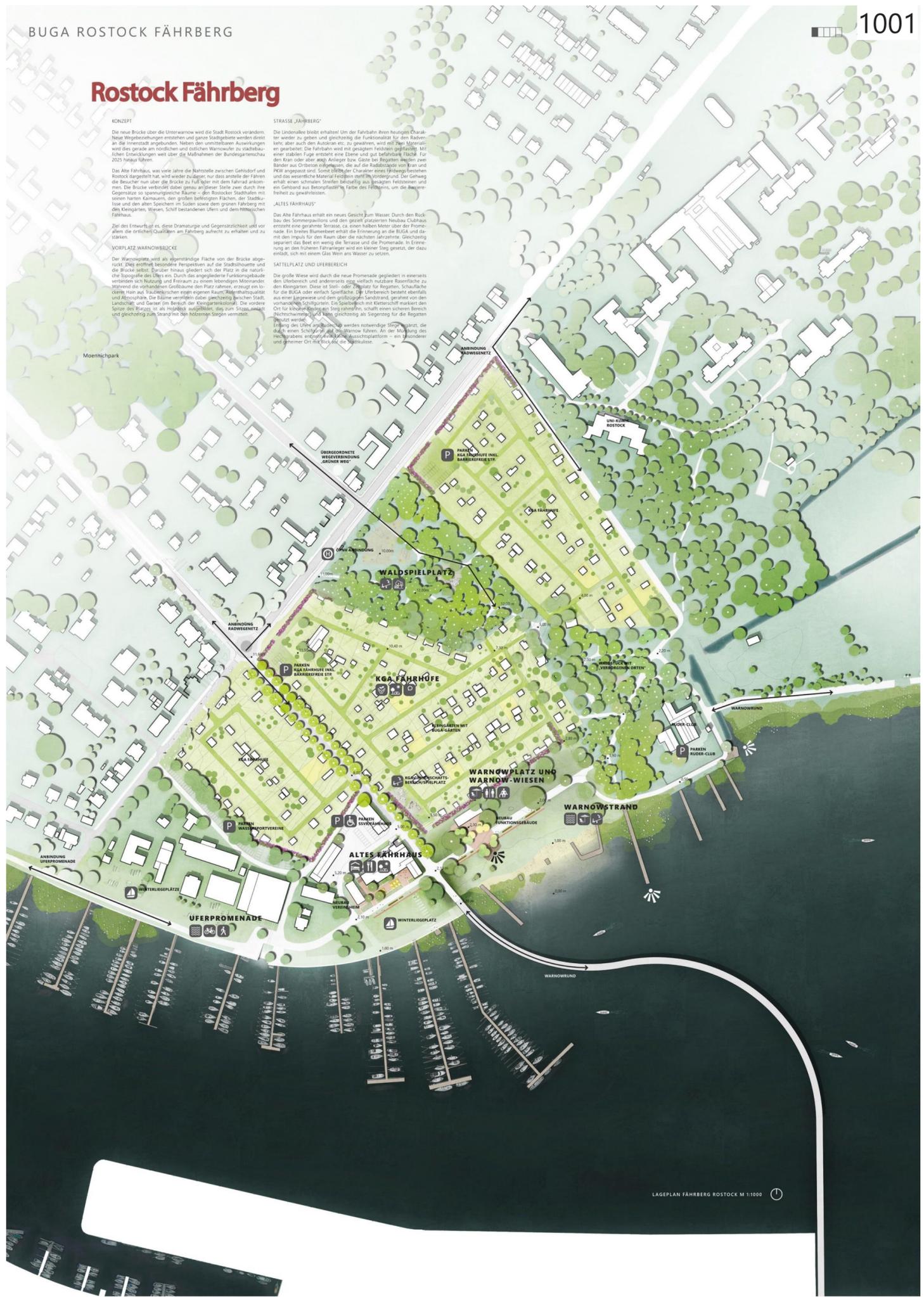
ALTES FÄHRHAUS

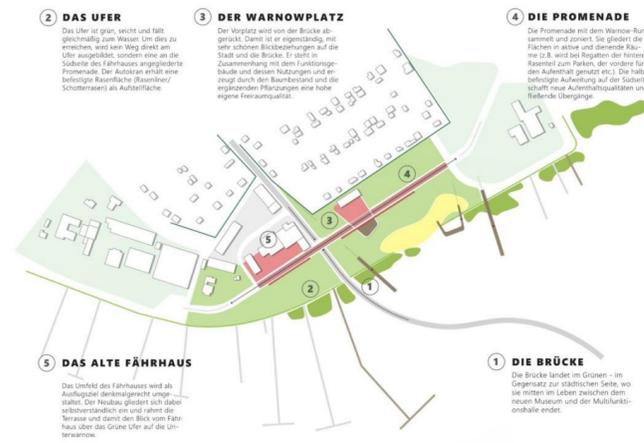
Das Alte Fährhaus erhält ein neues Gesicht zum Wasser. Durch den Rückbau des Sommerpavillons und den gezielt platzierten Neubau Clubhaus entsteht eine geräumige Terrasse, ca. einen halben Meter über der Promenade. Ein breiter Blumenbeet erhält die Erinnerung an die BUGA und damit den Impuls für den Kran über die nächsten Jahrzehnte. Gleichzeitig separat das Beet ein wenig die Terrasse und die Promenade. In Erinnerung an den früheren Fähranleger wird ein kleiner Steg gesetzt, der dazu einlädt, sich mit einem Glas Wein ans Wasser zu setzen.

SATTELPLATZ UND UFERBEREICH

Die große Wiese wird durch die neue Promenade gegliedert in einerseits den Uferbereich und andererseits eine vielfach nutzbare Rasenfläche zu den Kleingärten. Diese ist Spiel- oder Platz für Regatten, Schachfläche für die BUGA oder einfach Spielfläche. Der Uferbereich besteht ebenfalls aus einer Rasenfläche und dem großzügigen Sandstrand, getrennt von den vorhandenen Schiffsanlagen. Ein Spielbereich mit Kletterschiff markiert den Ort für kindgerechte Spielangebote, schafft einen sicheren Bereich (Nichtschwimmer) und kann gleichzeitig als Sargstein für die Regatten genutzt werden.

Erkang des Ufers an beiden Enden werden notwendige Stege ergänzt, die durch einen Schiffsanleger auf die Warnow führen. An der Mündung des Hochgrabens erfolgt ein Anliegerplatz für den öffentlichen Verkehr – ein zentraler und gemeinsamer Ort mit Blick auf die Warnow.





KLINGGARTENANLAGE

Die Klinggartenanlage Fahrberg ist von besonderem Charakter. Gerade im Herbst zeichnen sich durch die Blätter eine klare Organisation. Die räumliche Qualität dieser Anlage ist durch die Block- und Zonenstruktur gegeben. Gerade an den Schnittstellen zu den benachbarten Anlagen können sich interessante Gestaltungsmöglichkeiten zeigen und auch kleine, aber wirkungsvolle Details. Sie werden die Anlage an der Seite, an der sie liegt, prägen. Zudem sind zum einen Sitzplätze oder zum anderen ein kleiner Platz, die Anlage an der Seite, an der sie liegt, prägen. Zudem sind zum einen Sitzplätze oder zum anderen ein kleiner Platz, die Anlage an der Seite, an der sie liegt, prägen.

WALDBEREICHE

Die Waldbereiche sind zu entwickeln. Der sehr dichte Bestandsbestand mit über 100 Jahren Lebensalter ist durch die Anlage zu öffnen. Durch die Anlage wird man sich von der Anlage zu öffnen. Durch die Anlage wird man sich von der Anlage zu öffnen. Durch die Anlage wird man sich von der Anlage zu öffnen.

NEUBAU SSVR

Das Neubaugebiet Fahrberg ist von besonderem Charakter. Gerade im Herbst zeichnen sich durch die Blätter eine klare Organisation. Die räumliche Qualität dieser Anlage ist durch die Block- und Zonenstruktur gegeben. Gerade an den Schnittstellen zu den benachbarten Anlagen können sich interessante Gestaltungsmöglichkeiten zeigen und auch kleine, aber wirkungsvolle Details. Sie werden die Anlage an der Seite, an der sie liegt, prägen. Zudem sind zum einen Sitzplätze oder zum anderen ein kleiner Platz, die Anlage an der Seite, an der sie liegt, prägen.

FUNKTIONSDIAGRAMM

Das Diagramm zeigt die räumliche Organisation der Anlage. Es zeigt die räumliche Organisation der Anlage. Es zeigt die räumliche Organisation der Anlage. Es zeigt die räumliche Organisation der Anlage.



RAND KGA - FLIEDERHECKE

STRASSE FAHRBERG

PROMENADE - SATTELPLATZ

TERRASSE FAHRHAUS - PROMENADE

REGATTA temporäre Nutzung

60 PKW + 30 Transporter + 20 Bootabsteller

WINTERLIEGEPLÄTZE SSVR

Liegeplätze Wasser ca. 42 Vertikale/Boote/rollen

Arbeit 1002

Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Freianlagenplanung:

Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

(Till Rehwaldt, Martin Mengs, Carolina Keller, Henriette Niehues)

Gebäudeplanung:

pussert kosch architekten, Dresden

(Dirk Pussert, Achim Kosch)

Verkehrsplanung:

PST GmbH, Werder (Havel)

(Stefan Kulczak)

Ingenieurbauwerke Wasserbau:

PST GmbH, Werder (Havel)

(Stefan Kulczak)

Tragwerksplanung:

**Mayer-Vorfelder und Dinkelacker Ingenieurgesellschaft
für Bauwesen GmbH & Co. KG, Dresden**

(Lars Voigtländer, Anja Müller)

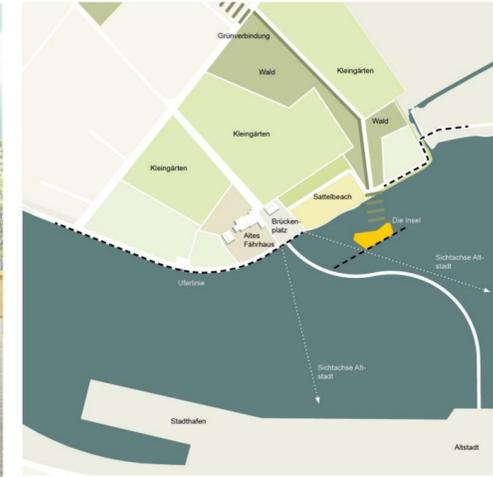
Technische Anlagen:

**Reich + Hölscher Ingenieurbüro, Inh. Michael Kapke,
Bielefeld**

(Michael Kapke, Thomas Leidecker)



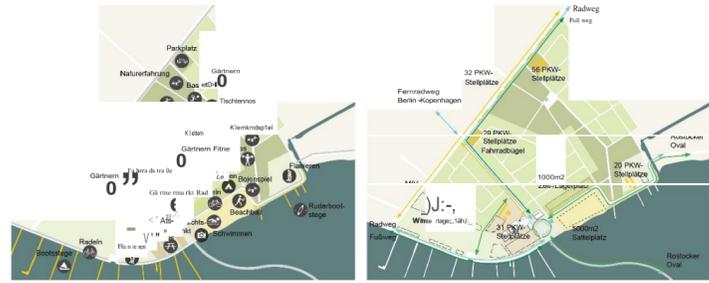
Der Brückenplatz am Alten Fährhaus



Konzept



Übersichtplan M1:1000



Nutzungen

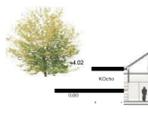
Konzept
Mit dem Bau des Rostocker Oval entstehen an der Uferpromenade Freizeitanlagen, die sich in den Sommermonaten als Treffpunkt für die Bevölkerung und im Winter als Skilift- und Rodelbahn nutzen lassen. Die Fährberg-Strasse wird als zentrale Verkehrsachse und als Verbindung zwischen dem alten und dem neuen Stadtteil Gehlsdorf gesehen. Die Uferpromenade wird als zentrale Achse der Ufergestaltung gesehen und verbindet den alten und den neuen Stadtteil Gehlsdorf. Die Uferpromenade wird als zentrale Achse der Ufergestaltung gesehen und verbindet den alten und den neuen Stadtteil Gehlsdorf.

Verkehr

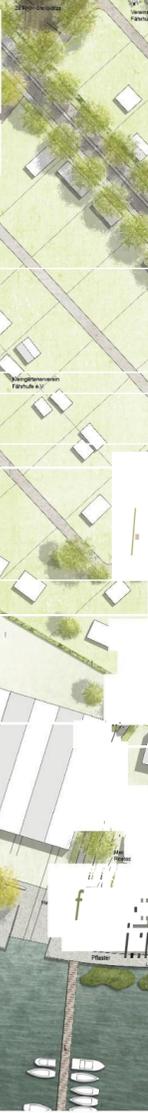
Die Uferpromenade ist das verbindende Element in den Teilsystemen. Sie erhält allgemeine Fußgänger- und Fahrradwege, im östlichen Teil ist die Promenade Teil des Rostocker Ovals. Im westlichen Teil bildet sie die neue Hafenkante aus. Auch hier dienen Langstrecke attraktive Sitzgelegenheiten am Wasser.

Die Uferpromenade ist das verbindende Element in den Teilsystemen. Sie erhält allgemeine Fußgänger- und Fahrradwege, im östlichen Teil ist die Promenade Teil des Rostocker Ovals. Im westlichen Teil bildet sie die neue Hafenkante aus. Auch hier dienen Langstrecke attraktive Sitzgelegenheiten am Wasser.

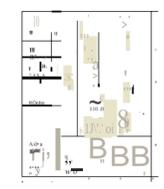
Vereinsgebäude SVVR Grundriss Erdgeschoss M1:200



Schnitt M1:200



Lageplan Altes Fährhaus M1:500



Ansicht Nord M1:200



Ansicht West M1:200



Ansicht Ost M1:200



Ansicht Süd M1:200

Die Insel
Die Insel wird gegenüber der Fährinsel als stützende Mauer gesehen. Die schalenförmige Konstruktion wird am Boden verankert und kann für verschiedene Nutzungen genutzt und verlagert werden. In die Holzkonstruktion werden hochgeprägte Kopfsteinpflaster eingelassen. Die sparsamen Bäume laden Langstrecke zum Verweilen ein. Zum Ankerpunkt des Hafens führt eine südliche Promenade. Zur Regatta Wasser und zum Ballbeach wird die neue Höhenstruktur mit Sitzbänken in das Bestandsgebiet integriert. Dies schafft zusätzliche Aufenthaltsqualität. Der Platz bietet zudem einen ansprechenden Ort für die Erholung des Funktionsgebäudes. Als Ankerpunkt im Rostocker Oval wird hier eine höhere Stellplatzzahl für Fahrräder realisiert.

Hochgeprägte Kopfsteinpflaster an eine Promenade.

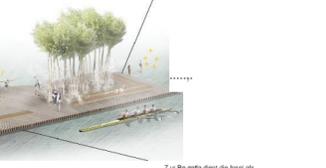


Künstliche Nebenbänke verlaufen über die Insel.

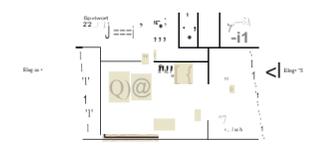
Die Insel

Neubauverein SVVR und Fun Center
Die geschlossenen Außenwände der Neubauten lassen die vertikalen Holz- und Metallstrukturen geplant. Massive Bodenplatten mit Stützen- und Fundamenten bilden eine solide Basis. Die geschlossenen Außenwände der Neubauten lassen die vertikalen Holz- und Metallstrukturen geplant. Massive Bodenplatten mit Stützen- und Fundamenten bilden eine solide Basis. Die geschlossenen Außenwände der Neubauten lassen die vertikalen Holz- und Metallstrukturen geplant. Massive Bodenplatten mit Stützen- und Fundamenten bilden eine solide Basis.

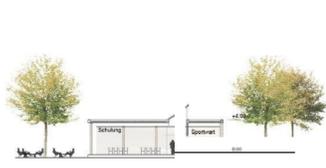
Auf der Tribüne ist man am Besten Zuschauer in der ersten Reihe. An ruhigen Tagen kann man hier die Schönheit der Wismar direkt auf dem Wasser genießen.



Zur Regatta dient die Insel als Info- und Kiosk-PLZ



Funktionsgebäude Grundriss Erdgeschoss M1:200



Schnitt M1:200



Ansicht Süd M1:200



Ansicht Nord M1:200



Ansicht Ost M1:200



Ansicht West M1:200

Lageplan Sandbeach M1:500





Lageplan nördliches und südliches Waldgebiet M1:500



Blick über den Sattelbeach auf die Altstadt



Kleingartenkonzept

Teilbereich Altes Fährhaus mit Fährgarten

Die Höhenanpassung durch das Brückenwiderlager verschaffen wir bis in den Fährgarten, um auch hier die Barrieren durch Stufen zu minimieren. Nach dem Abruch der vorderen Anbauten wird die Freizeitsfläche mit einer hüfthohen Hecke eingefasst. Um den Charakter der 1920er Jahre wiederherzustellen, werden die Sitzbereiche mit einem Kiesbelag versehen und das Baumraster mit hochaufgesetzten Linden wiederhergestellt. Die Baumabstände werden dabei so gewählt, dass auch die Winterlagerung der Äste weiterhin problemlos funktioniert. Die Hauptbewegungsrichtung wird barrierefrei in wassergebundener Decke mit einem Mobilitätsband aus Granitplatten hergestellt. Im westlichen Bereich des Fährgartens gelangt man über eine Treppe zum neuen Vereinsheim.

Teilbereich Sattelbeach
Den Stadtstand gegenüber der Altstadt verstehen wir als ein wichtiges Aushängeschild für die Hansestadt zur Buga 2025 und einen großen Gewinn für die urbane Freizeinutzung. Die notwendigen Funktionsflächen für die Wettkampftage werden

vorgehalten. Die Multicoordinierung der Fläche sorgt dabei für eine dauerhafte Belebung des Ortes im Jahresverlauf. Nördlich der Promenade wird ein Funktionsband aus Schotterterrassen angeordnet für Aufenthaltsflächen mit einer höheren Druckfestigkeit. Teilbereich Kleingärten - In die Kleingartenstruktur wird nur wenig eingegriffen. Für die Parzellenanpassung im Waldbereich werden attraktive neue Standorte bereitgestellt. Die halböffentlichen Flächen in der Kleingartenanlage werden saniert und ein Hummelplatz sorgt für Spaß bei den Kleintieren.

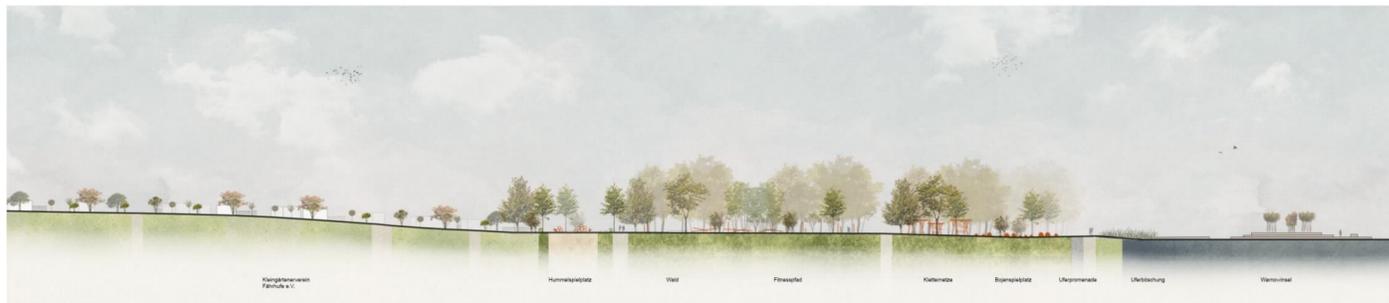
Teilbereich Wald
Der Wald erhält als nun geschlossene, übergeordnete Grünverbundung einen neuen öffentlichen Hauptweg und wenige untergeordnete Erreichungswege aus den Kleingärten. Die neuen Spiels- und Aktivstationen für alle Altersgruppen lagern sich an den Hauptweg. Mit gezielten Baumfällmaßnahmen wird der waldburgen Charakter der Grünverbundung herausgearbeitet. Die hier verorteten Themengärten beschäftigen sich mit dem Thema Holz und Wald.



Detail Brückenplatz M1:50



Detail Fährberg M1:50



Schnitt D Fährhufe M1:500



Schnitt E Wald Aktivband M1:500

Arbeit 1003

hannes hamann landschaftsarchitekten, Rostock/Berlin

Freianlagenplanung:

hannes hamann landschaftsarchitekten, Rostock/Berlin

(Hannes Hamann, Philipp Rösner, Isabella Sinnesbichler,
Tim Stawitzke)

Gebäudeplanung:

TRU Architekten Part mbB, Berlin

(Ruf Karsten, Henning von Wedemeyer, Joel Tenenberg)

Verkehrsplanung:

WASTRA-Plan Ingenieurgesellschaft, Rostock

(Jörg Gothow, Sven Markmann)

Ingenieurbauwerke Wasserbau:

WASTRA-Plan Ingenieurgesellschaft, Rostock

(Jörg Gothow, Jörg Seemann)

Tragwerksplanung:

PICHLER Ingenieure GmbH, Berlin Alt-Moabit

(Robert Hartfiel)

Technische Anlagen:

Ingenieurbüro Joecks, Stralsund

(Hartmut Joecks)

Visualisierung:

Willner Visualisierung, Potsdam

(David Willner)



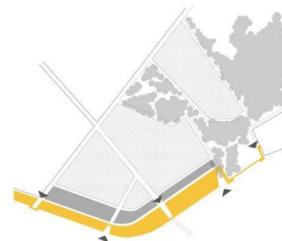
STADTRAUM BEDINGT UFERNUTZUNG
 Der jeweils an die Warnow angrenzende Stadtraum hat seit jeher die Nutzung des Ufers bedingt. Diese logische Korrelation wird im Entwurfsgebiet fortgesetzt. Wohnnutzungen, Freizeinutzungen, Erholungsanlagen und die Innenstadt wirken auf die Ausprägung des Ufers und damit verbunden auch auf die Erreichbarkeit des Wassers ein. Der Abschnitt zwischen Gehlsdorfer Fähre und dem Hechtgraben wird definiert von Nutzungen mit direktem Wasserbezug oder Freizeinutzungen. Deshalb wird Inanspruchnahme der Uferwege direkt an das Ufer gelegt, sodass die Schwelle zwischen Wasser und Weg so gering wie möglich ist.

UFERNUTZUNG DEFINIERT UFERKANTE
 Die Nutzung und damit die Ausprägung des Ufers wird rund um die Warnow durch die angrenzenden Stadträume bestimmt. In der städtebaulichen Fortführung dieses Systems wird die Uferkante des Sattelplatzes und der Promenade als gebaute Uferkante hergestellt. Vielfältige Nutzungsmöglichkeiten und hydrodynamische Gegebenheiten begründen hier das Weiterführen der Räumlichkeiten als baukulturelles Zitat des Gehlsdorfer Ufers.

1+1= 3 KONTEXT PROGRAMMIERT INHALT
 Das Gehlsdorfer Ufer mit dem Fährberg soll ein Ort sein, der Rostocks kulturhistorische Verbindung zur Warnow und damit zum Wasser repräsentiert. Ein Distrikt aus historischen, kulturellen und landschaftlichen Elementen, welche alle bereits im profanistischen Kontext der Warnow vorhanden sind, programmiert das Ufer neu. Dabei ist der Ort selbst mehr als die Summe seiner Teile. Die sinnfällige Addition dieser Elemente schafft einen identitätsstiftenden Ort, welcher aus dem Kontext seiner Umgebung hervorgeht.



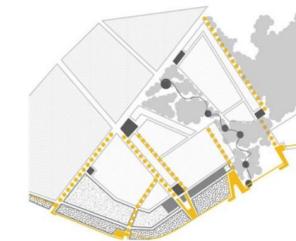
DEFINIEREN DES UFERBEREICHS & DER STÄDTEBAULICHEN KANTE



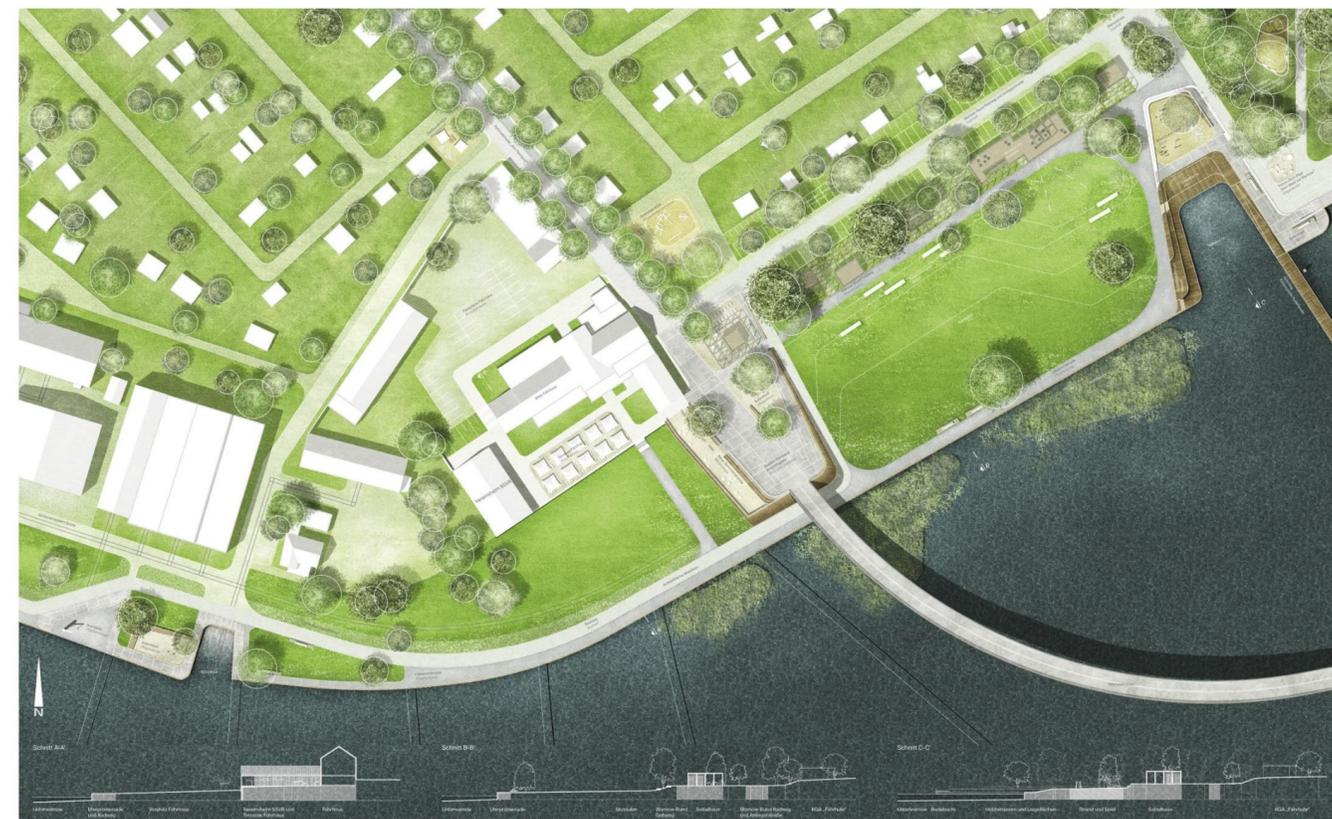
WEGEACHSEN FORMEN LANDSCHAFTS- RÄUMLICHE ZÄSUREN



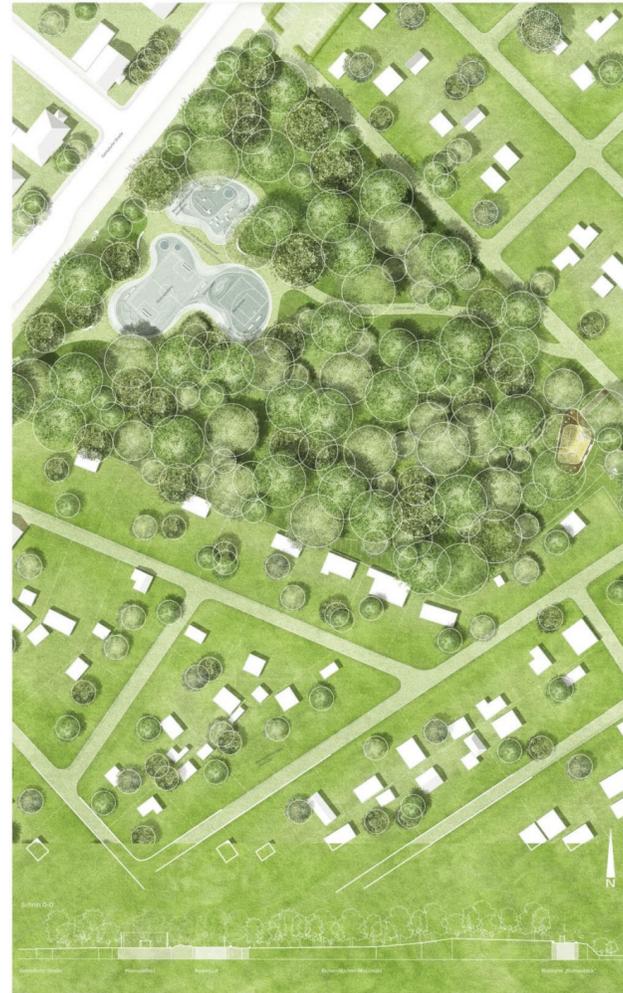
STÄDTEBAULICHE ARRONDIERUNG UND KOMPLEMENTIERUNG DES UFERBEREICHS



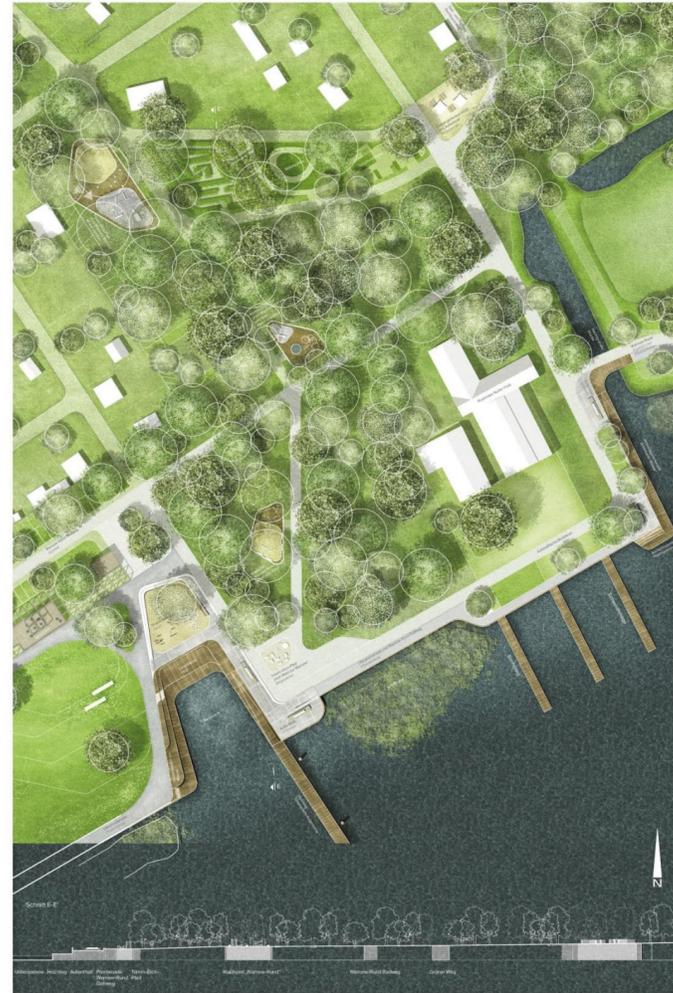
PARZELLIERUNG, SEQUENZIERUNG UND ATTRAKTIONEN



Vertiefungsbereiche Fährhaus, Vorplatz Warnowbrücke & Sattelplatz, M 1:500



Vertiefungsbereich Waldgebiet Nord _ M 1:500



Vertiefungsbereich Waldgebiet Süd und Uferabschnitt Ruderclub _ M 1:500



Verkehrskonzept_ohne Maßstab



Wettkampfkonzzept_ohne Maßstab

Das Konzept bezieht sich auf vertikale Strukturen, die sich um und um den Fährberg angeordnet haben und verortet diese zu einem neuen Freiraum an der Unterwarow, welcher in dieser Ausprägung einmalig im Stadtgebiet ist. Es entsteht ein Ort auf hohem Niveau, bestehend aus verschiedenen Nutzungen, historischem Kontext und einmaligen landschaftsräumlichen Situationen. Dieser ist durch städtebauliche Anordnungen, eine landschaftliche Strukturierung und Sequenzierung ein Destinat seines kulturellen Kontextes, ohne dabei eine reine Fortschreibung, sondern vor allem eine Weiterentwicklung zu sein.

Der Entwurf arbeitet einen grünen Uferbereich heraus, welcher durch eine neu angeordnete städtebauliche Karte gelöst wird und sich klar zum Wasser orientiert. Diese setzt sich von der Angestellte Gehlsdorfer Fähre kommend bis zur Waldlinie fort und wird durch unterschiedliche Zäsuren sequenziert, dazu gehört auch die neue Bastion am Fährberg. Die landschaftsräumlichen Zäsuren erhalten immer an den Kontaktpunkten von Wegachsen, welche bis ins Wasser fortgeführt werden und akzentuieren gleichzeitig die sich zwischen ihnen aufspannenden Uferabschnitte. Die beiden markantesten Zäsuren bilden die Bastion Fährberg und die Walducht. Die Walducht ist das gestalterische Pendant zur Bastion - topographisch erhebt sich die Bastion über das Ufer, wohingegen sich die Walducht einschiebt, dabei aber in ihrer Proportion mit der Bastion korrespondiert. Diese Zäsur schafft einen landschaftlich spannenden Ort, denn hier grenzt nun die Waldlinie direkt an die Warow. Weitere Zäsuren bilden der Aussichtspunkt Hechtgraben, Übergang Wald - Landschaftsschutzgebiet, der Kranplatz (Zilpanlage) und stationärer Kranj und der Gehlsdorfer Warowrück.

Die Straße „Fährberg“ wird unter Erhalt der doppelseitigen Liniensäume entsprechend Verkehrscharakteristika und bis auf den Vorplatz der neuen Brücke über die Warow geführt.

Der Brückenplatz wird als Bastion ausformuliert, welche sich leicht über das Ufer erhebt und dabei die zentrale Zäsur des Uferbereichs ausbildet. Die Bastion vermittelt zwischen den unterschiedlichen Geländebereichen und erhebt sich auf eine Höhe von 3,7m über Normalniveau am Anchluss der Warowrück. Das Brückenwiderlager wird in der Bastion integriert und genau wie die Bastion von einer vertikalen Holzstützung verankert. Die historische Sonneneinstrahlungswinkel wird in der Bastion neu interpretiert. Dieser Bereich liegt auf einem Niveau mit dem Fährhaus und wird durch die Schotterwand der Bastion gelöst, welche sich hier zu einer einladenden Sonnenterrasse aufteilt. Der Brückenplatz ist ein großzügiger Ort des Ankommens und Verweilens. Das Ende der Allee bilden einwohner Linien, welche sich locker über die Bastion streuen. Vielfältige Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie ein kleiner Kiosk bespielen die Plätze und schaffen einen lebendigen Ort mit wunderbarem Blick über die Unterwarow. Die Straße „Fährberg“ wird als Fahrradstraße ausgewiesen, eine temporäre Befahrbarkeit für den Mobilfunk und Anlieger als Einbahnstraße in Richtung Norden sind möglich.

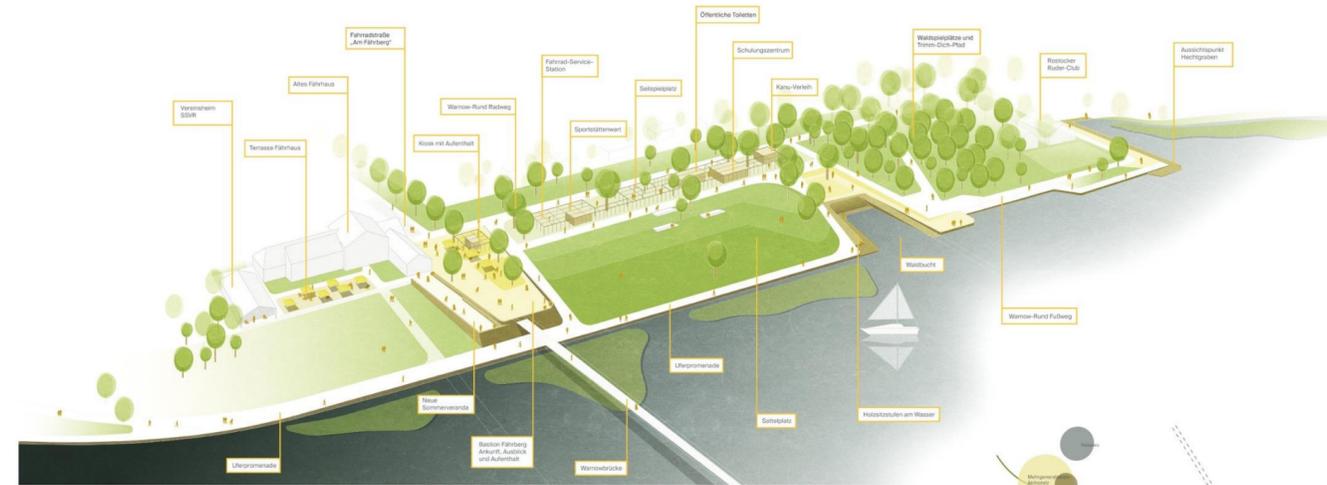
Der Sattelplatz wird räumlich neu gelöst und als multifunktionaler Uferbereich für eine vielfältige Anregung gestaltet. Er spannt sich zwischen den zwei neuen landschaftsräumlichen Zäsuren - der Bastion und der Walducht - auf. Nordost erhält er eine temporäre Baumaße durch eine mobile Baumaße. Diese ist eine städtebauliche Anlage zu den Lauben der Kleingärten und dem klassischen Gartenelement der Pergola, Gebäudeformen, Bäume und vielfältige Nutzungen sind in dieser Struktur vereint. Die notdürftige Trennung schafft im Norden einen Raum, in dem das Warowruder weitergeführt werden kann und die für Veranstaltungen notwendigen städtischen Plätze finden, ohne dabei den Sattelplatz zu beeinträchtigen. Der Sattelplatz stellt sich als leicht modellierte Wesenfläche dar, welche der größte frei nutzbare Grünraum entlang der Unterwarow ist. Hier ist Platz für vielfältige Anregung vom Sonnenbaden bis zum Fußballspielen - ein Freiraum für alle. Durch die offene Gestaltung kann der Platz nach wie vor für

die Veranstaltung von Regatten genutzt werden und bietet hier zusätzliche Synergien mit dem Hybridgebäude und der Walducht.

Das Gehlsdorfer Ufer mit dem Sattelplatz und dem Ruderclub sind seit jeher dem Wassersport vorbehalten. Um diese Funktionen zu stärken und fortzuschreiben, sieht der Entwurf eine gebaute Uferkante vor. Zudem begünstigen hydrodynamische Gegebenheiten eine bauteilige Aufprägung des Ufers, denn ein unbeeinträchtigtes Ufer würde auf der weitergehenden Wasserseite schnell ausgegipst, verschlammte und abgetragen werden. Durch eine bauteilige Uferkante kann auch die Überpromenade von der Gehlsdorfer Straße bis zum Hechtgraben direkt am Wasser geführt werden, welches hier eine enorme Qualität darstellt. Die unterschiedlichen Zäsuren produzieren dabei immer wieder unterschiedliche Gelegenheiten des direkten Wasserkontaktes. An der Walducht am Sattelplatz ist ein schwerelosiger Übergang zwischen Ufer und Wasser möglich. Ein besonderes Merkmal stellt die artifizielle Insel „Gehlsdorfer Werder“ dar. Ein Ort der Sehnsucht, der Kontemplation und vor allem des direkten Wasserkontaktes wird zur einmaligen Attraktion in der Unterwarow. Ein durch eine Steinpackung geschützter Sandstrand (wellenabgewandte Seite) wird gewählt von einem ichten Kletterbaum, eine Netzhülle bietet Schutz und Außenraum. Für Regatten und Veranstaltungen dient der Holzsteg als Einlassstelle für Bode, im Bereich der Insel als Tribüne und Aussichtspunkt. Damit wird ein Stadtstrand mit Badenöglichkeit geschaffen unter Erhalt des Schilfbestandes. Im Bereich des Ruderclubs wird die Promenade im gleichen Prinzip weitergeführt, der Bootssteg wird erhalten und es gibt zwei weitere schwimmfähige, verankerte Flächen für den Ruderbetrieb, das Winterlager und den Mobilfunk wurden in ausreichender Form vorgesehen.



Gehlsdorfer Werder _ M 1:500, Schnitt FF _ M 1:200



Blick auf das Gehlsdorfer Ufer

Die Straße „Uferpromenade“ wird vom Ufer weg vor die Hallen und Vereinsgebäude verlagert und mit dem schon im Bestand vorhandenen Schienensystem kombiniert. Dadurch kann die Uferpromenade direkt am Wasser verlaufen, diese ist sowohl für Kitz als auch für den Mobilpark temporär betriebsfähig. Die Straßenführung wird dabei so geplant, dass von der Gehlsdorfer Straße kommend die Straße vor dem Fährhaus nach Norden abbiegt und auf die Straße am Fährberg geführt wird, somit wird der Vorbereich des denkmalgeschützten Fährhauses von Verkehr freigehalten. Die bestehenden 3 Spangassen werden zu einer Anlage im Bereich des Sattelplatzes zusammengefasst – hier entsteht der neue Kioskplatz.

Mit dem Neubau für den SSVR wird die Besucherterrasse des Fährhauses zu einem dreiseitig gefassten Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und klarer Ausrichtung zum Wasser. Mit Dachform und Konstruktion nimmt das Veranishaus Bezug auf die historische Fachwerkkonstruktion des Fährhauses und ist dem denkmalgeschützten Altbau dabei in Bauvolumen und Höhe untergeordnet. Die vorgelagerte Terrasse des Veranishaus bietet den Vereinsmitgliedern einen geschützten Raum, dessen Überdachung auch bei schlechtem Wetter den Aufenthalt ermöglicht. Das Gebäude ist übersichtlich und funktional gegliedert. An der Nordseite sind die Sanitäräume und das Büro, von dem man den Eingang überblickt, auf der Südseite befindet sich der Clubraum mit großer Öffnung nach Süden. Die Küche ist als integrierter Raummodul konzipiert, das zum Clubraum in der vollen Breite als Bar geöffnet werden kann.

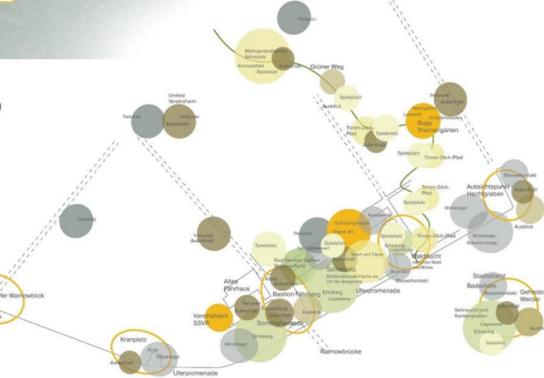
Das Gebäude ist stützenfrei in Stahl-Holz-Hybridbauweise konstruiert. Im regelmäßigen Abstand, der die Fassade nach außen strukturiert, spannen Stahl-Fachwerkwirbels von Außenwand zu Außenwand. Die Gefache zwischen den Stahlrahmen sind in Holzbauweise wechselseitig durch weiß lasierte Dreiecksholzelemente und raumhohe Fenster gegliedert. Im Inneren werden die Holzoberflächen natürlich sichtbar und erzeugen mit der weißen Holzkonstruktion einen eleganten Innenraum mit matterer Atmosphäre.

Der Sattelplatz wird dem Norden von einem Raumgitter begrenzt, das als offene Raumstruktur und als Abfolge gebauer Raummodule ein Band der Aktivität bildet und eine neue räumliche Ordnung im Freiraum schafft.

Im Zusammenspiel von Architektur und Landschaftsarchitektur entstehen im Raumgitter unterschiedlich programmierte Zonen der Aktivität. Der Schulungsbereich und die öffentlichen Nutzungen wie Kiosk und Bootbereich werden mit öffentlichen, versetzten Aufenthaltsflächen und Aussichtsplattformen verbunden. Das Raumgitter schafft dabei eine visuelle Trennung zwischen Sattelplatz und den nördlich gelegenen Stellplätzen und bewirkt auch eine Dämpfung der hier entstehenden Motorgeräusche. Das Raumgitter ist ein rigides Holzstrukturkonzept, das keine Lasten aus Gebäuden aufnimmt. Die eingestellten Raumvolumen sind deshalb eigenständige Kleinststrukturen, die funktionale Einheiten bilden. Aufgrund der modularen Bauweise sind diese anpassungsfähig an Nutzungsänderungen und -erweiterungen. Ebenso kann die Überstruktur temporär im Rahmen der BÜGA genutzt werden, z.B. für hängende Gärten, Kletterpflanzen oder

einen Gartenmarkt in kleinen Ständen innerhalb der Struktur. Die räumliche Ordnung der Funktionseinheiten wurde von uns folgendermaßen vorgenommen: Auf dem Vorplatz der Warenbrücke ist ein Kiosk, der die Attraktivität dieses neuen Stadtraums bereichert. Im Westen, an der Zufahrt zu den Stellplätzen und mit guter Übersicht über den Sattelplatz sind die Räume des Sportwerts in einem kompakten Bauvolumen zusammengefasst. Der Schulungsraum ist gemeinsam mit den öffentlichen Toiletten im Zentrum des Sattelhauses angeordnet. Hier führt eine Treppe auf eine Aussichtsfläche, die eine zusätzliche Attraktion darstellt und bei Wertfahrten von der Regattasegler genutzt werden kann. Im Osten ist ein Bootverleih platziert, der über ein Lager im Inneren und ein Bootslager im Außenraum verfügt.

Programmierung



Grundriss Verensheim „See- und Segelsportverein der Hansestadt Rostock e.V.“ und Bastion Warnowbrücke, M 1:200



Schnitt G-G Gehlsdorfer Ufer vom Verensheim SSVR, Altes Fährhaus, Bastion Fährberg, Sattelplatz mit Sattelhaus, M 1:200



Schnitt H-H Verensheim SSVR, M 1:200

Ansicht I-I Verensheim SSVR, M 1:200



Grundriss Sattelhaus_M 1:200

